Vraag nr. 27
van 24 oktober 2002
van de heer JOHAN MALCORPS

Scheepswrakken – Decontaminatie

De milieuorganisatie Greenpeace klaagde recentelijk via acties aan de afgedankte carferry Silver Ray de uitvoer aan van scheepswrakken naar derdewereldlanden zoals India, Bangladesh, China of Turkije. Greenpeace stelde terecht dat scheepswrakken die giftige stoffen bevatten (bv. asbest) eerst in eigen land dienen gedecontamineerd te worden. Als dit niet gebeurt, gaat het om de uitvoer van giftig afval en valt dit onder de regels van de Bazelconventie.

Scheepswrakken bestaan voor 95 % uit staal, maar de resterende 5 % bevat zeer giftige stoffen. De ontmantelingsomstandigheden in ontwikkelingslanden laten veel te wensen over : er is onvoldoende bescherming voor werknemers en er komen grote hoeveelheden toxische stoffen (asbest, PCB's, TBT en dioxines) vrij in het milieu.

1. Is er enig zicht op de uitvoer van scheepswrakken vanuit Vlaamse havens ?

   Naar welke landen worden scheepswrakken vanuit ons land voor ontmanteling afgevoerd ?

2. Is er enig toezicht op de scheepswrakken die vanuit Vlaamse havens vertrekken voor de sloop ?

   Wordt er nagegaan hoeveel giftige stoffen nog in deze wrakken aanwezig zijn ?

   Wordt er aangedrongen op een voorafgaande decontaminatie, vooraleer de scheepswrakken mogen vertrekken ?

3. Klopt het dat scheepswrakken die niet-gedepolueerd werden, dienen te worden beschouwd als giftig afval en onder de bepalingen van de Bazelconventie vallen ?

4. Welk standpunt neemt Vlaanderen terzake in, in het kader van de besprekingen hierover binnen de International Maritime Organization (IMO) ? Hoe verloopt het overleg hierover federaal ?

Antwoord

1. De laatste jaren komt het slopen van schepen in ontwikkelingslanden steeds meer en meer in de belangstelling. Het slopen gebeurt daar veelal onder slechte condities voor het milieu en de volksgezondheid. De geïndustrialiseerde landen worden bekritiseerd omdat zij schepen die al of niet onder hun vlag varen, onder zulke slechte condities laten slopen.

   90% van de sloopfaciliteiten op wereldvlak bevindt zich in India, Pakistan, Bangladesh en China. De locatie van deze activiteiten in deze streken kan verklaard worden doordat het slopen een arbeidsintensieve activiteit is.

   De schepen, ook diegene die bestemd zijn voor de sloop, verlaten de haven op eigen kracht en bevatten meestal een vracht die onderweg wordt afgeleverd. Een bijzonder probleem dat hier opduikt, is de definitie afvalstof. Wanneer wordt een schip een afvalstof ? Dat is uiteraard van doorslaggevend belang bij het toepassen van het uitvoerverbod van afvalstoffen afkomstig van OESO-landen naar niet-OESO-landen *(OESO : Organisatie voor Economische Samenwerking en Ontwikkeling – red.).*

   Dat een schip mogelijk wordt uitgevoerd met als bestemming de sloop wordt ons gesignaleerd door de scheepvaartpolitie of via andere kanalen. De Openbare Afvalstoffenmaatschappij voor het Vlaams Gewest (OVAM) wordt niet rechtstreeks gecontacteerd door de eigenaar.

   Eind 1999 heeft het Vlaams Gewest een poging ondernomen om de Forth Bank, die volgens verschillende bronnen zou uitgevoerd worden naar India voor de sloop, aan de ketting te leggen. Dit is in eerste instantie gelukt. Maar toen de eigenaar met het bewijs afkwam dat het schip nog een lading aan boord had en dat het nog verzekerd was om te varen, heeft de onderzoeksrechter beslist dat het schip niet kon beschouwd worden als een afvalstof.

   De Silver Ray wordt door OVAM beschouwd als een gevaarlijke afvalstof. Dit betekent dat uitvoer naar niet-OESO-landen niet mogelijk is en uitvoer naar een OESO-lidstaat moet gebeuren door middel van een kennisgeving. Aan de hand van die kennisgeving zal OVAM dan toetsen of de opgegeven bestemming mogelijk is. Dit standpunt werd meerdere malen bekendgemaakt aan de vroegere en de huidige eigenaar

van het schip, de scheepvaartpolitie, het Antwerps Havenbedrijf en Port State Control.

2. De uitvoer van scheepswrakken voor de sloop valt onder de verordening 259/93/EEG van de Raad van 1 februari 1993 inzake de controle en het toezicht op de overbrenging van afvalstoffen naar, door en in de Europese Gemeenschap. Door deze verordening wordt het Verdrag van Bazel voor de Europese lidstaten geïmplementeerd.

   Het Verdrag van Bazel regelt de grensoverschrijdende overbrenging van gevaarlijke afvalstoffen en de verwijdering van deze afvalstoffen. Onder het Verdrag van Bazel is een exportban goedgekeurd. Dit betekent dat gevaarlijke afvalstoffen afkomstig van OESO landen niet mogen overgebracht worden naar niet-OESO-landen. Voor de Europese Unie is die exportban door de verordering 120/97/EEG van kracht sinds 1 januari 1998.

   Het Vlaams Gewest past de verordening 259/93/EEG en de exportban toe. Toezicht op de naleving van de verordening gebeurt door OVAM, de politie en de douane.

   Indien de eigenaar het schip wil uitvoeren om het te laten slopen, moet eerst een inventaris opgemaakt worden van alle gevaarlijke stoffen die het schip bevat. De kennisgevingsprocedure die nodig is om een sloopschip te kunnen uitvoeren, hangt af van de samenstelling en de gevaarlijkheid van de afvalstoffen. Voor de Silver Ray is aangedrongen om dergelijke inventaris op te stellen.

3. Sloopschepen bevatten gevaarlijke stoffen en worden beschouwd als gevaarlijke afvalstoffen. Dit wordt bevestigd in de uitspraak door de Nederlandse Raad van State dd. 19 juni 2002 over de Sandrien.

   Het is duidelijk dat het Verdrag van Bazel van toepassing is op situaties waarin het schip wordt beschouwd als een afvalstof. Indicatoren die aantonen dat een schip als afvalstof moet beschouwd worden, zijn onder meer :

   – bewijs dat een contract is gemaakt met een sloper,

   – het schip is niet meer geregistreerd,

   – de nodige documenten om te mogen varen ontbreken of er zijn hoge reparatiekosten,

   – het schip moet verwijderd worden (cf. IMO-wetgeving).

   In verschillende situaties blijft het in de praktijk echter moeilijk om het schip aan te duiden als een afvalstof. Ook als het schip een afvalstof wordt in een niet-OESO-land, is het moeilijk om de exportban toe te passen en te verhinderen dat een schip onder zeer slechte condities wordt gesloopt.

4. Ter voorbereiding van de 48e vergadering van het Marine Environment Protection Committee (MEPC) werd door het Vlaams Gewest contact opgenomen met het hoofd van de Belgische delegatie. De relevante documenten voor de MEPC-vergadering werden door OVAM bestudeerd en het standpunt van het gewest over de ontmanteling van schepen werd schriftelijk meegedeeld aan de Belgische delegatie.

   Ook onder het Verdrag van Bazel wordt de ontmanteling van schepen zowel besproken door de Technical Working Group (TWG) als door de Legal Working Group (LWG). De TWG heeft in mei 2002 de Technische Richtlijnen voor de ontmanteling van schepen goedgekeurd, Deze richtlijnen worden in december 2002 aan de Conferentie van de Partijen voorgelegd ter goedkeuring. De wettelijke aspecten van het ontmantelen van schepen blijven nog op de agenda van de LWG staan.

   Het standpunt van het Vlaams Gewest is dat het de vooruitgang waardeert die geboekt wordt op IMO- en Bazelgebied. Toch moeten we er rekening mee houden dat al deze initiatieven niet-bindend zijn. Daarom moet het werk dat reeds gedaan is, gesteund en versterkt worden. De autoriteiten in de landen waar de grootste en meest schadelijke scheepssloperijen gevestigd zijn, mogen niet alleen verantwoordelijk gesteld worden voor het veilig en milieuverantwoord slopen van de schepen. Zolang er niet geëist wordt dat schepen op een veilige en milieuverantwoorde manier worden gesloopt, zullen de scheepseigenaars de goedkoopste oplossing zoeken, onafhankelijk van de condities waaronder de schepen zullen gesloopt worden. De verantwoordelijkheid van de scheepseigenaar, conform het de-vervuiler-betaalt-principe, speelt een zeer belangrijke rol in de ontwikkeling van een legaal systeem om hoge standaarden voor ontmanteling van schepen te bereiken. Internationale wetgeving hierrond zou moeten ontwikkeld worden.

Ook de rol van de vlagstaat is belangrijk. De vlagstaat moet verantwoordelijk gesteld worden voor de correcte sloop van de schepen.